

## Charrette de conception pour un ensemble de logements abordables à Wood Buffalo

### INTRODUCTION

De 1999 à 2006, la population de la municipalité régionale de Wood Buffalo s'est accrue de 71 % pour passer à 67 067 habitants. Cette croissance phénoménale a été alimentée par l'expansion rapide de l'industrie pétrolière locale, elle-même alimentée par la hausse des prix du pétrole.

Cette croissance a provoqué une augmentation spectaculaire du prix moyen des logements et une pénurie de logements généralisée. La rémunération moyenne des employés à temps plein à Fort McMurray était de 35 % plus élevée que celle des travailleurs du reste de l'Alberta, dont la rémunération moyenne était de 56 % supérieure à celle des travailleurs du reste du Canada<sup>1</sup>. Le coût du logement a grimpé encore plus rapidement — soit de 27 % entre mars 2005 et mars 2006 seulement<sup>2</sup> — faisant en sorte que les prix à Fort McMurray étaient les plus élevés de l'Alberta. En novembre 2006, le prix de vente moyen d'une maison individuelle à Fort McMurray s'élevait à 484 798 \$.

Les salaires élevés à Fort McMurray sont dictés par les travailleurs de l'industrie du pétrole. Les prix élevés des habitations ont cependant une incidence sur tous les habitants de Fort McMurray. Les personnes qui ne travaillent pas dans l'industrie du pétrole, comme les enseignants, les infirmières et les employés du secteur des services, ont de la difficulté à se loger selon leurs moyens. Le coût du logement et l'offre limitée compliquent aussi la tâche des employeurs qui cherchent à attirer et à conserver une main-d'œuvre stable.

En 2001, le conseil de la municipalité régionale de Wood Buffalo a réagi à cette situation en créant une société de logement abordable sans but lucratif, la Wood Buffalo Housing and Development Corporation (WBHDC).

Cette société a reçu le mandat de se pencher sur les besoins en logements abordables de la collectivité et de proposer une gamme d'options de logements abordables qui tiennent compte de la diversité des besoins. La société se finance avec le produit de ses aménagements fonciers ainsi qu'à même les programmes de financement des gouvernements fédéral et provincial généralement accessibles.

Le présent numéro du *Point en recherche* résume les travaux d'une charrette de conception organisée par la WBHDC conjointement avec la SCHL dans le but d'établir le concept d'un ensemble de logement abordable à densité moyenne appelé Parsons Creek Village, qui sera aménagé sur un terrain de 8,1 ha (20 acres) à Fort McMurray. On décrit les principales caractéristiques du terrain, la structure de la charrette, les principes d'aménagement retenus, les résultats et l'état du projet en décembre 2006.

### Caractéristiques du terrain

Parsons Creek Village se situe dans la région de Timberlea, un secteur résidentiel en expansion. Le terrain est destiné à accueillir un aménagement résidentiel à densité moyenne, avec une densité globale d'au plus 45 logements par hectare et d'une hauteur d'au plus quatre étages.

Ce nouveau site compte deux écoles élémentaires en cours d'aménagement au nord, tandis qu'une école secondaire est prévue à l'est. Un pôle d'activités commerciales est achevé en partie au sud du site. Le reste du secteur est caractérisé par des ensembles résidentiels ordinaires en construction, dont la densité va de faible à moyenne.

Le terrain est relativement plat et déjà défriché. Il se caractérise par des sols argileux typiques de la région et, d'un point de vue technique, il se prête bien à l'aménagement. Les branchements d'eau générale et d'égouts sanitaires et pluviaux peuvent se faire depuis les voies de circulation voisines.

1 Statistique Canada

2 [www.woodbuffalo.net](http://www.woodbuffalo.net), Cost of Living, Housing (fourni par la chambre immobilière de Fort McMurray)

3 [www.woodbuffalo.net](http://www.woodbuffalo.net), Cost of Living, Housing (fourni par la chambre immobilière de Fort McMurray)

4 [www.seniors.gov.ab.ca](http://www.seniors.gov.ab.ca), Housing Support Programs, Affordable Housing



**Figure 1** Wood Buffalo Housing and Development Corporation

### Structure de la charrette

La charrette de conception a eu lieu les 3, 4 et 5 février 2005 à Fort McMurray. Des représentants de groupes d'intérêt de la région ont été tout particulièrement invités, ainsi que les résidents du voisinage. Chaque équipe de conception était constituée de représentants de la WBHDC, de la SCHL et du ministère du Développement communautaire de l'Alberta, ainsi que des urbanistes, un architecte et un architecte-paysagiste.

Au total, 39 personnes ont participé à la charrette. Étaient du nombre le maire et un conseiller de la municipalité régionale de Wood Buffalo; des employés de la municipalité régionale et des sociétés de services publics; des représentants des services à la famille; des travailleurs de la santé; de groupes confessionnels; des conseils scolaires; des aînés; des fournisseurs de soutien aux personnes handicapées; de divers autres fournisseurs d'aide communautaire et du grand public. Étant donné que les participants n'étaient pas tous en mesure d'assister à toutes les séances de la charrette, la participation a varié.



**Figure 2** Wood Buffalo Housing and Development Corporation

La charrette a débuté par une visite du terrain à aménager et par des discours des représentants de la WBHDC et de la SCHL ainsi que du maire de la municipalité régionale. Les représentants du service de planification et d'aménagement régional ont donné de l'information sur la désignation de l'utilisation du bien-fonds du terrain et sur ses paramètres, ainsi que des renseignements de base sur les principes de l'aménagement urbain. Une séance portant sur le travail en partenariat a également été tenue et les principes directeurs régissant l'atelier ont été établis.

Les participants ont été répartis en trois groupes de cinq ou six personnes, chacun dirigé par un membre de l'équipe de conception. On a remis à chaque groupe un plan de situation à petite échelle, des exemples à l'échelle des types de construction admissibles en vertu de la désignation d'utilisation du bien-fonds, ainsi que du matériel à dessin. Le représentant de la SCHL a fait un exposé sur les options de durabilité écologique dans la conception, les besoins des aînés qui veulent mener une vie autonome (le « concept du vieillissement chez soi »), l'accessibilité et l'adaptabilité, dans le but d'aider à orienter le processus de conception. Les séances de conception ont ensuite débuté et elles ont été ponctuées d'occasions pour le groupe au complet de présenter une rétroaction. Ce processus s'est poursuivi jusqu'à ce que les nombreux concepts aient été résumés en une série de principes directeurs qui, en dernier ressort, ont orienté la conception du projet final.

Les séances quotidiennes étaient communiquées au public à l'occasion d'activités « portes ouvertes » qui avaient lieu en soirée. La première « porte ouverte » a débuté par un exposé visant à parler des réticences possibles des résidents face à un nouveau projet d'aménagement (le syndrome « pas dans ma cour ») et à susciter et assurer la participation constructive des résidents. La deuxième porte ouverte a permis de faire part des progrès de l'équipe de conception et de la réflexion des participants à la charrette. À la dernière porte ouverte, le concept final du projet a été présenté à la collectivité.

### Principes d'aménagement

Les principes directeurs suivants ont été établis à partir de l'analyse qu'ont effectuée tous les participants des petits groupes initiaux de la charrette et des discussions de groupe sur les attributs d'une collectivité saine.

- **Paysage de rue convivial pour le piéton :** l'activité piétonnière et non liée aux véhicules motorisés doit être encouragée dans cet aménagement.
- **Centre communautaire de quartier centralisé :** un centre communautaire axé sur la famille est essentiel à la réussite du projet. Un tel centre facilitera les activités et les célébrations communautaires et sa conception tiendra particulièrement compte des besoins des familles.

- **Parc public accessible :** un parc sera aménagé à distance de marche pour les résidents du secteur. Des activités et une infrastructure conçues pour les jeunes seront encouragées.
- **Aires d'agrément privées partagées :** au lieu d'aménager de grandes cours à l'avant des habitations, des aires d'agrément privées seront regroupées dans la mesure du possible, tout en ménageant des aires d'agrément plus petites à utilisation individuelle à l'arrière.
- **Compatibilité avec les aménagements du quartier existant :** l'aménagement devra bien s'intégrer au voisinage.
- **Principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM) :** les principes de PCAM sous-tendront tout l'aménagement afin de procurer un climat de sûreté et de sécurité.
- **Logements de qualité ayant du caractère :** les matériaux de construction seront choisis soigneusement et les différences architecturales en ce qui a trait aux styles de logement seront encouragées.
- **Ambiance amicale où les voisins peuvent communiquer et interagir régulièrement :** les possibilités d'interaction communautaire seront prises en compte dans la conception de l'aménagement.

Les résidents ont fait valoir les aspects qu'ils croyaient essentiels à la réussite du projet dans leur collectivité. La construction de logements sociaux a suscité quelques inquiétudes et les participants et les résidents ont indiqué que tous les efforts devaient être déployés pour maintenir les normes et la qualité du quartier avoisinant. Les participants à la séance de la deuxième journée ont exprimé un vif intérêt pour la création d'une collectivité qui met l'accent sur l'interaction entre les résidents, la convivialité pour les piétons, les aires d'activité pour les enfants et la mise en place d'un service de garderie local.

## Résultats du projet

Voici comment les participants à la charrette ont envisagé chaque principe d'aménagement.

### Paysage de rue convivial pour le piéton

L'orientation, la largeur et l'aménagement paysager des voies de circulation représentaient des aspects importants du projet et il a fallu un temps considérable pour régler ces questions. À mesure que les concepts des groupes évoluaient, la configuration des voies de circulation était très différente d'un groupe à l'autre.

Un groupe a choisi de créer deux voies d'accès indépendantes : l'une conduisant à la partie est du site, l'autre à la partie ouest. Une grande allée piétonnière traversant le centre du site faciliterait les déplacements au sein de l'aménagement, tout en empêchant les véhicules moteurs de traverser la zone de part en part pour atteindre les secteurs commerciaux au sud ou les écoles au nord.



**Figure 3** Plan d'ensemble (schéma de la charrette)

L'autre groupe, qui estimait que la circulation centrale directe ne nuirait pas indûment à l'aménagement, a plutôt proposé un chemin sinueux qui serpenterait au centre de la collectivité de manière à permettre l'accès aux piétons et aux véhicules.

Bien que les deux concepts atteignaient les objectifs d'atténuer la circulation automobile et de faciliter l'accès aux piétons, on a jugé que le chemin sinueux comblait mieux les besoins de mobilité des membres de la collectivité (figure 3).

Un enchaînement de courbes viserait à ralentir la circulation automobile et, par conséquent, réduirait la possibilité que les automobilistes empruntent cette voie pour traverser le quartier. On a également suggéré que le chemin demeure une propriété privée de manière à pouvoir passer outre certaines normes municipales. Il a ainsi été possible de réduire le nombre de places de stationnement sur un côté de la rue et d'utiliser l'espace additionnel pour agrandir les sentiers piétonniers et les aires paysagées. Un trottoir a été proposé sur les deux côtés de la rue, celui au nord étant suffisamment large pour permettre la circulation à bicyclette et non motorisée.

Un aménagement paysager important le long de la voie commune a été suggéré afin de produire une séparation entre la circulation automobile et les piétons et embellir le panorama de la rue. En outre, les logements situés le long de la voie commune ont été rapprochés de la rue afin de créer un sentiment « d'espace urbain » et de faciliter la marche et l'accès.

### Centre communautaire de quartier centralisé

La WBHDC a examiné la possibilité de construire un centre communautaire sur le site. La charrette de conception a déterminé que ce centre communautaire devrait idéalement être situé à distance de marche, tout en étant axé sur la famille. Par conséquent, on l'a placé à peu près au centre de l'aménagement, mais orienté davantage vers les maisons en rangée qui abriteront vraisemblablement une plus grande concentration de familles que les immeubles d'appartements.

On a également discuté de l'usage du centre communautaire. Les participants ont fait remarquer que le quartier environnant souffrait d'un manque de lieux de célébration et d'endroits où tenir des activités communautaires, et que ce centre devrait être conçu en fonction de ce genre d'usage. L'adaptabilité était également souhaitée, c'est-à-dire qu'il fallait permettre l'utilisation de l'installation à diverses fins, notamment pour des programmes de halte-accueil, des activités organisées par la santé publique et des garderies communautaires.

### **Parc public accessible**

La charrette de conception a situé le parc à côté du centre communautaire. Il sera ainsi possible de fusionner ces deux espaces ouverts en un espace plus grand, auquel le public aura librement accès. Le parc a aussi été situé plus près des immeubles d'appartements afin d'ouvrir la vue sur les aires d'agrément communes et d'en faciliter l'accès. Les participants à la charrette ont suggéré de prévoir dans ce secteur une structure de jeux pour les jeunes enfants, une zone réservée aux loisirs passifs, un sentier de promenade et une patinoire extérieure.

### **Aires d'agrément privées partagées**

Le concept final favorisait le fusionnement des espaces d'agrément privés à proximité des maisons en rangée en situant le stationnement et le chemin à l'arrière des maisons et en plaçant face à face l'entrée avant des maisons. De grands espaces ouverts communs seront ainsi créés, ce qui facilitera la surveillance et se prêtera aux jeux des enfants. Un espace d'agrément privé de moins grande superficie et clôturé, permettant de s'adonner au barbecue et au jardinage, sera également ménagé à l'arrière des logements.

### **Compatibilité avec les aménagements du quartier existant**

La charrette de conception a aussi fait valoir que ce projet devait bien s'harmoniser aux aménagements voisins à faible densité. On a déterminé qu'il fallait respecter la densité planifiée approuvée pour le site de 45 logements par hectare. De plus, il faudra que les appartements se trouvent à l'intérieur de l'aménagement, aussi loin que possible des logements existants à faible densité situés à l'ouest. Les maisons en rangée superposées seront construites à proximité des appartements et des maisons en rangée ordinaires, plus près du secteur à faible densité. Cet aménagement conférera à l'ensemble du site une transition efficace au chapitre de la densité.

### **PCAM**

Les principes de PCAM (Prévention du crime par l'aménagement du milieu) sous-tendent toute la conception. Les aires de stationnement seront visibles du chemin dans la mesure du possible. Les logements

ont été orientés de manière à offrir une vue sur le chemin principal et à permettre une surveillance discrète du voisinage. Les cours ont été fusionnées à plusieurs endroits afin d'optimiser les possibilités de surveillance, particulièrement aux endroits où joueront les enfants. Les participants ont soullevé la nécessité d'un éclairage efficace des trottoirs et du chemin afin de faciliter la visibilité.

### **Logements de qualité ayant du caractère**

On a discuté au cours de la charrette de la rationalisation des types de bâtiments résidentiels et des dispositions des différents modes d'occupation. On a suggéré que le secteur soit caractérisé par un aménagement de qualité, libre de toute stigmatisation associée au logement social en l'harmonisant bien avec les logements du marché du quartier voisin. Les détails concernant les matériaux n'ont pas été déterminés.

### **Ambiance amicale où les voisins communiquent et interagissent régulièrement**

On suppose que l'intégration des nombreux éléments de conception axés sur la collectivité, comme l'ajout d'un centre communautaire, la création d'aires communes et l'accent mis sur la circulation non motorisée favoriseront l'interaction, tout comme les programmes et les activités au sein du centre communautaire.

Le plan final représente la synthèse de la collaboration et des principes de conception préconisés tout au long de la charrette, ainsi que le respect des règlements municipaux. Environ 354 logements, constitués de 178 appartements répartis dans quatre immeubles et de 176 maisons en rangée, seront érigés. Le chemin continu et étroit qu'emprunteront tous les résidents de Parsons Creek Village vise à favoriser la circulation piétonnière et à rassembler la collectivité.

À dessein, le centre communautaire et le parc occupent le cœur de la collectivité. Le parc a été conçu autour du centre afin de permettre l'utilisation de cet espace ouvert comme une entité non officielle du parc public. Les participants à la charrette ont insisté sur le besoin de maximiser la densité admissible du site afin d'aider à corriger le besoin criant de logements abordables à Fort McMurray. Ils ont aussi insisté sur le besoin de créer des espaces ouverts publics et privés et un sentiment d'appartenance à la collectivité pour les résidents, dont plusieurs vivent loin de leur lieu d'origine.

Les participants à la charrette ont également recommandé de concevoir des logements accessibles aux résidents vivant avec des incapacités physiques, de prévoir des logements pour les aînés, de créer une coopérative de gardienage d'enfants parmi les résidents et de concevoir des espaces polyvalents au sein du centre communautaire pour accueillir des cours ou des programmes de groupe communautaires organisés de façon ponctuelle.

La conception finale a été présentée à la collectivité lors de la dernière « porte ouverte ». De manière générale, les résidents semblaient satisfaits des résultats et le concept semblait avoir apaisé leurs préoccupations relativement à la densité, aux espaces d'agrément, au stationnement, à la circulation routière et à l'incidence sur la valeur des propriétés. De l'avis de tous, l'aménagement devrait bien s'intégrer à la collectivité en place.

## CONCLUSIONS

Dans l'ensemble, cette charrette de conception a réussi à rassembler un groupe varié de participants en vue de planifier et de concevoir un aménagement susceptible de combler les besoins exceptionnels de cette collectivité. C'était une première à Fort McMurray, une municipalité où les bâtiments et les aménagements étaient autrefois réalisés sans trop porter attention à leur implantation, à leur conception et à leur fonction.

Des groupes à qui on ne fait habituellement pas appel dans le processus de planification ont eu la possibilité d'avoir, dès le début, un mot à dire sur la conception globale, ce qui a ouvert la voie à une collaboration et à une rétroaction accrues. Grâce à cette rétroaction et au gage d'interaction et de soutien continu des participants à la charrette, cette collectivité veillera aux besoins de nombreuses personnes et familles au cours des années à venir.

Parsons Creek Village permettra à la WBHDC de donner naissance à un milieu résidentiel stable et abordable, où des familles et des individus pourront prospérer et s'épanouir. La WBHDC était très heureuse du résultat de la charrette, étant donné qu'elle a établi un plan qui répond à de nombreuses préoccupations dans un court laps de temps et qui, en conséquence, minimise les préoccupations des résidents et de l'administration qui, autrement, auraient été soulevées beaucoup plus tard au cours du processus de planification.

## PROCHAINES ÉTAPES

Dans la foulée de la charrette de conception, il fallait un certain nombre d'étapes pour mener le projet à bon port. Le concept de l'aménagement a été examiné par le personnel technique qui a apporté de légères modifications au tracé des voies de circulation de manière à créer l'espace pour le stationnement limité sur la rue pour agrandir les zones d'agrément et satisfaire les exigences en matière de rayons de courbure des rues, conformément aux normes de l'Association des transports du Canada. En outre, la faisabilité de construire des appartements sur certains des emplacements a été remise en question en raison de leur superficie et il a ainsi fallu apporter de petits changements dans la composition des maisons en rangée et des appartements.



Figure 4 Plan final

Les planificateurs du projet ont ensuite demandé d'apporter une modification au règlement municipal afin de rezoner le site pour le faire passer d'« aménagement urbain » à « aménagement résidentiel à densité moyenne », conformément au plan de secteur approuvé. Les opérations subséquentes de lotissement et d'enregistrement foncier sont toujours en cours.

En moins de 10 mois, la construction de deux immeubles d'appartements a débuté sur le site, le reste verra le jour au cours de la saison de construction de 2006.

À la suite d'une seconde charrette de planification tenue à Fort McMurray pour un grand lotissement situé au sud de la municipalité, le directeur de projet de la WBHDC a déclaré ceci : « Les gens du milieu s'impliquent de plus en plus et sentent qu'ils ont le droit de participer... au développement et à l'expansion futurs de la ville ».



Figure 5 Immeuble d'appartements



Figure 6 Immeuble d'appartements

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La Société canadienne d'hypothèques et de logement se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.

**Directeur de projet à la SCHL :** Doug Pollard

**Consultants pour le projet de recherche :** Wood Buffalo Housing and Development Corporation

### Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la *Loi nationale sur l'habitation*, le gouvernement du Canada verse des fonds à la SCHL afin de lui permettre de faire de la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et d'en publier et d'en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL..

Pour consulter d'autres feuillets **Le Point en recherche** et pour prendre connaissance d'un large éventail de produits d'information, visitez notre site Web au

**www.schl.ca**

ou communiquez avec la

Société canadienne d'hypothèques et de logement  
700, chemin de Montréal  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0P7  
Téléphone : 1-800-668-2642  
Télécopieur : 1-800-245-9274